***Содержание:***

Введение\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_с.2

Таможенные аспекты в Логистике при Транспортировке\_\_\_с.3

1. Основные виды Логистики\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_с.3
2. Экспортно-Импортные операции\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_с.8
3. Импорт в Россию\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_с.11
4. Особенности условий поставки товаров в Россию\_\_\_\_с.16
5. Расчет таможенных платежей\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_с.20
6. Методы государственного регулирования внешнеторговой деятельности\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_с.22

Заключение\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_с.24

Список использованной литературы\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_с.25

**ВВЕДЕНИЕ**

 В связи со становлением рыночных отношений в России в последние годы появилось и стало активно развиваться новое научно­ практическое направление - логистика. Интерес, который прояв­ляют к логистике отечественные ученые, преподаватели вузов, на­учно-технические работники, менеджеры предприятий промыш­ленности и транспорта, инженеры и бизнесмены, объясняется не только новым для отечественной экономики и непривычно звуча­щим термином, но и, главное, - теми впечатляющими результатами, которые получены благодаря применению логистическоro под­хода в экономике промышленно развитых стран.

Зарубежный опыт показывает, что логистике принадлежит стра­тегически важная роль в современном бизнесе. Неслучайно все боль­ше специалистов, добившихся успеха в этой области, продвигает­ся на высшие должности в руководстве компаний. С позиций биз­неса под логистикой понимают эффективное управление матери­альными и сопутствующими (информационными, финансовыми, сервисными) потоками для достижения корпоративных целей с оптимальными затратами всех ресурсов. В настоящее время в передовых фирмах традиционные функциональные области логистики (транспортировка, управление запасами, закупками и заказами, складирование, грузопереработка, упаковка) интегрировались на базе общей информационно-компьютерной платформы, образовав стратегическую инновационную систему. Внедрение методов логи­стического менеджмента в практику бизнеса позволяет фирмам зна­чительно сократить все виды запасов продукции в производстве, снабжении и сбыте, ускорить оборачиваемость оборотного капита­ла, снизить себестоимость производства и затраты в дистрибью­ции, обеспечить наиболее полное удовлетворение потребителей в качестве товаров и сервиса.

В большинстве зарубежных стран созданы и эффективно функ­ционируют логистические ассоциации, организации и сообщества. Выходит большое количество периодических изданий по различ­ным аспектам логистики. Так, в США существует около двадцати подобных изданий. Периодически проводятся всемирные и европейские конгрессы по логистике.

Логистика является относительно молодой и бурно развиваю­щейся наукой и сферой бизнеса. Многие вопросы, относящиеся к ее понятийному аппарату и терминологии, по мере развития рыночных отношений постоянно уточняются и изменяются, на­полняясь новым содержанием. За пос­ледние три года произошел определенный прорыв в отечественных публикациях по логистике - вышло несколько десятков учебников и учебных пособий, подготовленных в основном преподавателями различных отечественных вузов .Анализ этих работ показывает, что отсутствует единый методо­логический подход к изучению логистики (или отдельных ее функ­циональных областей: логистики производства, закупок, распреде­ления, транспортировки, складирования и т.п.).

**Таможенные аспекты в Логистике при транспортировке**

***1. Основные виды логистики.***

Логистику принято разделять, в основном, на закупочную, производственную, распределительную, транспортную и информационную. Иногда выделяют отдельно складскую логистику (логистику складирования), однако ее вполне можно рассматри­вать как составную часть закупочной, производственной, распре­делительной и транспортной логистики. Остановимся на крат­ком описании основных функциональных областей логистики.

*Закупочная логистика:* назначение закупочной логистики состоит в снабжении, обес­печении компании, предприятия товарами, материалами, сырьем, комплектующими, полуфабрикатами и т.п.; в хранении товаров; в управлении складскими запасами в зависимости от объема продаж, планируемого графика производства товара; в анализе и контроле товарных запасов; организации заказа товаров; оп­ределении оптимального размера заказа; поиске и выборе по­ставщиков и т.д.

*Производственная логистика:* производственная логистика обеспечивает непрерывную заг­рузку производства сырьем, материалами, комплектующими и их хранение; оптимизацию внутрипроизводственных технологических марш­рутов; содействие в обеспечении непрерывности производства в соответствии с производственным графиком, циклом и т.д.

*Транспортная логистика:* основной задачей является обеспечение транспортировки то­варов; минимизация транспортных затрат; нахождение оптималь­ных маршрутов по доставке; создание логистических схем, по­иск и выбор перевозчиков, экспедиторов; планирование дос­тавки; участие в части логистики в предконтрактной работе и при заключении контрактов купли-продажи; прохождение та­моженных формальностей в стране, отправления, назначения и при транзите через третьи страны; обеспечение единой контро­лируемой схемы доставки при различных перевозчиках и видах транспорта при смешанных (интермодальных) перевозках; кон­солидация (объединение) грузов в процессе доставки; хране­ние на транзитных складах и складах временного хранения; согласование отгрузочных инструкций с отправителем и получателем и т.д.

*Информационная логистика:* целью информационной логистики является управление ин­формационными потоками, взаимосвязанными с материальными и финансовыми потоками; внедрение новейших информационных тех­нологий, интегрированных информационных систем автоматиза­ции в логистические процессы; использование их в закупочной, про­изводственной, распределительной и транспортной логистике; со­здание систем планирования, учета и управления, систем монито­ринга (отслеживания), позволяющих информировать клиентов о текущем статусе доставки, местонахождении товара в режиме реального времени и т.д.

*Сравнительные логистические характеристики различных видов транспорта*

Ключевая роль транспортировки в логистике объясняется не только большим удельным весом транспортных расходов в общем составе логистических издержек, но и тем, что без транспортиров­ки невозможно само существование материального потока. Зачас­тую транспортный сервис, дополненный операциями грузоперера­ботки, например, на грузовых терминалах, включает подавляющее большинство логистических активностей для внешних и интегри­рованных ЛС. Роль транспортировки настолько велика, что круг вопросов, относящийся к этой ключевой комплексной логистической актив­ности, выделен в предмет изучения специальной дисциплины ­транспортной. Согласно классификации ЛС можно выделить внешнюю (в ло­гистических каналах снабжения - сбыта) и внутреннюю (внутри­производственную, технологическую) транспортировку.

Современное понятие транспортировки грузов в нашей стране существенно изменилось с развитием рыночных отношений от от­расли, приравненной к промышленным отраслям экономики, до сферы услуг - транспортного сервиса. С позиций потребителя транс­портный сервис должен обеспечить доставку груза (МР, ГП) обус­ловленного качества в заданное место и время с минимальными затратами. Поэтому потребители транспортных услуг выбирают та­кие виды транспорта и способы транспортировки, которые обес­печивали бы наилучшее качество логистического сервиса.

 Транспортный сервис в современных условиях включает в себя не только собственно перевозку грузов от поставщика потребите­лю, но и большое количество экспедиторских, информационных и трансакционных операций, услуг по грузопереработке, страхова­нию, охране и т.п.

На уровне логистического менеджмента фирмы управление транспортировкой состоит из нескольких основных этапов:

1. Выбор способа транспортировки
2. Выбор вида транспорта
3. Выбор транспортного средства
4. Выбор перевозчика и логистических партнеров по транспортировке
5. Оптимизация параметров транспортного процесса

Различные виды транспорта составляют транспортный комплекс (ТК). ТК России образуют зарегистрированные на ее территории юридические и физические лица - предприниматели, осуществ­ляющие на всех видах транспорта перевозочную и транспортно­ экспедиционную деятельность, проектирование, строительство, ремонт и содержание железнодорожных путей, автомобильных до­рог и сооружений на них, трубопроводов, работы, связанные с обслуживанием судоходных гидротехнических сооружений, водных и воздушных путей сообщения, проведение научных исследова­ний и подготовкой кадров, входящие в систему транспорта пред­приятия, изготавливающие транспортные средства, а также орга­низации, выполняющие иную связанную с транспортным процес­сом работу. .

*Терминальные перевозки:* перевозка грузов, организуемая и осуществляемая через терминалы, называется терминальной перевоз­кой. Значение этого вида транспортировки в современных микро и макрологистических системах чрезвычайно возросло, что предопределено, прежде всего, интегрированием в нем большого числа ло­гистических активностей.

Терминальные перевозки возникли за рубежом прежде всего в смешанных системах доставки грузов в междугородном и междуна­родном сообщениях: в крупных морских портах, транспортных уз­лах, а затем в грузообразующих сухопутных районах Западной Ев­ропы и Северной Америки. В роли организаторов терминальных перевозок выступают, как правило, транспортно-экспедиционные фирмы или операторы различных видов транспорта, использующие универсальные или специализированные терминалы и терми­нальные комплексы для различных способов перевозок.

Грузовым терминалом называется специальный комплекс со­оружений, персонала, технических и технологических устройств, организационно взаимоувязанных и предназначенных для выпол­нения логистических операций, связанных с приемом, погрузкой ­разгрузкой, хранением, сортировкой, грузопереработкой различ­ных партий грузов. Сегодня терминалы являются не только пунктами накопления мелких отправок, но играют роль крупных грузораспределительных центров и баз снабжения, превращаясь во все более важные звенья логистических цепей производителей. Различают универсальные и специализированные терминалы и терминальные комплексы. Универсальные терминалы представля­ют собой группу складов с дистрибутивным центром. Функциями этих терминалов являются сбор, завоз, развоз, грузопереработка в основном мелких отправок, хранение грузов и другие элементарные логистические активности. Универсальные терминалы могут иметь специализированные складские помещения и оборудование для грузопереработки тяжеловесных, длинномерных, скоропортя­щихся грузов, а также контейнерные площадки. Часто также тер­миналы имеют железнодорожные подъездные пути.

Как правило, универсальные терминалы перерабатывают мел­копартионные отправки грузов.

Основными операциями универсальных тер­миналов являются: сбор и развоз грузов; краткосрочное хранение; консолидация, разукрупнение, сортировка, комплектация и другие операции грузопереработки; межтерминальная перевозка и доставка грузов конечному потребителю.

Специализированные терминалы осуществляют операции транс­портно-логистического сервиса для определенного вида или ассор­тимента грузов, например, скоропортящихся, продовольственных, медикаментов, бумаги и т.п. Большой опыт специализации грузовых терминалов накоплен в Японии и Франции. Например, в Японии насчитывается около 2000 специализированных терминалов. Технологический процесс терминальной транспортировки со­стоит из трех основных этапов:

1) завоза грузов на терминал и развоз их с терминала;

2) грузопереработка на терминале;

3) линейная перевозка грузов между терминалами отправления и назначения.

 Линейные (магистральные) перевозки между терминалами мо­гут осуществляться различными видами транспорта и по разным схемам. При перевозках автомобильным транспортом используются обычно большегрузные автопоезда, работающие по регулярным линиям по установленному расписанию. Загрузка на терминале про­изводится, как правило, в вечернее время, а движение автопоезда осуществляется ночью, чтобы утром прибыть в пункт (терминал) назначения под разгрузку.

Качество терминальных перевозок характеризуется высокой ско­ростью доставки грузов и эффективным использованием транспор­тных средств.

***2. Экспортно-Импортные операции***

Экономика России является частью пространства мировой экономической системы, а процесс интеграции России в дан­ную систему предопределен универсальными законами эволю­ции, так как любая относительно открытая экономическая динамическая система, развивающаяся по траектории экономи­ческого роста, стремится к расширению, увеличению числа и величины ее составляющих экономических структур, предпри­ятий, фирм и т.д. Внешнеэкономические условия, сте­пень экономической свободы являются факторами, влияющи­ми на экспортно-импортные потоки, на эволюцию российской экономики как динамической экономической системы.

 Под внешнеторговой деятельностью понимается деятельность в области международного обмена товарами, услугами, инфор­мацией, результатами интеллектуальной собственности.

При осуществлении внешнеторговой деятельности необходима постановка на учет в таможенных органах. Объектами учета во внеш­неторговой деятельности являются юридические лица и индиви­дуальные, предприниматели, осуществляющие внешнеторговую деятельность, связанную с перемещением товаров и транспорт­ных средств через таможенную границу Российской Федерации. При необходимости произвести декларирование товаров и транс­портных средств участник внешнеторговой деятельности до нача­ла таможенного оформления должен обратиться в таможню по месту своей государственной регистрации по поводу постановки на учет как участника внешнеторговой деятельности. Информа­ция о порядке учета участников ВЭД, перечне необходимых для этого документа может быть получена участником внешнеторговой деятельности при обращении в таможенные органы.

*Международные правила толкования торговых терминов «Интеркомс».*

*Базисные условия поставки Инкотермс ”90*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Аббревиатура | Расшифровка (англ.) | Расшифровка (русский) |
| EXW | ЕХ WORKS (ех factory, ех plantation, ех warehouse, etc.) | С завода (с предприятия, с плантации, со склада и т.д.). Иногда употребляется «франко-завод поставщика», «франко-склад продавца» |
| FCA | FREE CARRIER ... (named point) | Франко-перевозчик '" (согласованный пункт) |
| FAS | FREE АLОNGSЮЕ SHIP (named port of shi pment) | Франко у борта судна… (согласованный порт отгрузки) |
| FOB | FREE ON BOARD … (named port of shi pment) | Франко-борт судна ." (наименование порта отгрузки) |
| CIF | COST, INSURANCE AND FREIGHT ... (named port of destination) | Стоимость, страхование и фрахт .;. (порт назначения) |
| CFR | COST AND FREIGHT … (named port of destination) | Стоимость и фрахт ... (согласованный порт назначения) |
| СРТ | CARRIAGE РАЮ ТО … (named point of destination) | Провоз оплачен до ... (пункт назначения) |
| CIP | FREIGHT /CARRIAGE AND INSURANCE РАЮ ТО … (named point of destination) | Фрахт /провоз и страхование оплачены до ... (пункт назначения) |
| DAF | DELIVERED АТ FRONTIER ... (named place of delivery at frontier) | Франко-граница ... (название места доставки на границе) |
| DES | DELIVERED ЕХ SHIP … (named port of destination). | Поставлено с судна ... (согласованный порт назначения) |
| DEQ | DELIVERED ЕХ QUAY (duty paid) | Поставлено с пристани (пошлина оплачена) |
| DDV | DELIVERED DUTY UNРАID ... (named place of destination) | Поставлено, пошлины не оплачены ... (место назначения) |
| DDP | DELIVERED DUTY PAID… (named place of destination in the country of importation) | Поставка с оплатой пошлины … (название места назначения в стране импорта) |

Международная практика в области внешнеторговой деятельности предопределила взаимные обязательства участников ВЭД по выполнению работ, услуг, выполняемых каждым из них, по принятию ими рисков и расходов. Предшествующее состояние относительного хаоса в торговой терминологии сме­нилось на упорядоченную разработанную систему Междуна­родных правил толкования торговых терминов, наиболее час­то встречающихся во внешней торговле – Инкотермс.

Базис поставки определяет базис цены товара по контракту с распре­делением и указанием в нем принятых расходов между продав­цом и покупателем по доставке товара; перехода рисков от про­давца к покупателю и возникающих в последующем в этой свя­зи основных обязанностей экспедиторов по доставке товара пе­ред грузовладельцем; установлении конкретных условий по транспортировке между экспедитором и грузовладельцем; дру­гих условий (например, таможенное оформление, хранение эк­спедитором товара на таможенном складе временного хранения и т.д.).

Обязанности продавца минимальны, а покупателя - максимальны при условии EXW (по Инкотермс), и, наоборот, обязан­ности продавца максимальны, а покупателя минимальны при DDP.

***3. Импорт в Россию***

 Для осуществления импорта товаров покупатель-импортер (резидент РФ) должен пройти следующие основные этапы:

1) зарегистрироваться в качестве участника внешнеэкономи­ческой деятельности (если фирма-импортер не была ранее за­регистрирована)

2)подписать контракт на импорт

3) получить необходимые лицензии, сертификаты, разреше­ния

4) оформить паспорт импортной сделки

5) произвести необходимые платежи по контракту

6) принять товар в согласованном с экспортером (продав­цом, нерезидентом РФ) пункте или порту назначения

7) произвести таможенное оформление импортируемых грузов, нести расходы по уплате импортных таможенных пошлин, сборов, налогов (за исключением поставки на условиях DDP).

Данный контракт на импорт применен для общего случая, когда в контракте участвуют три стороны: продавец (нерези­дент РФ), покупатель (резидент РФ) и получатель (резидент РФ). Получателем товара по «тройственному» контракту может быть любая фирма, зарегистрированная как участник ВЭД и как российская фирма (резидент) в соответствии с законода­тельством РФ. Получатель должен заключить с Покупателем до­полнительный договор, в котором фиксируется объем выпол­няемых Получателем работ, подробные обязанности и ответ­ственность Покупателя и Получателя в соответствии с «трой­ственным» контрактом.

Объем работ, осуществляемый Получателем, может быть сле­дующим: импортная таможенная очистка через таможенного бро­кера или самостоятельно; осуществление таможенных платежей за счет покупателя; получение товара (оборудования); хранение на складе; транспортировка оборудования на рабочие площадки; монтаж; пуско-наладочные работы; техническое обслуживание; гарантийный и послегарантийный ремонт оборудования.

Приведем один из вариантов логистической схемы для «трой­ственного» контракта (рис.).

Наиболее приемлемыми получателями высокотехнологичес­кого оборудования с точки зрения осуществления импорта и проведения технических работ как единого комплекса услуг яв­ляются дистрибьюторы. Продавцы, имеющие партнерские взаимоотношения с Покупателем, или иная компания-партнер По­купателя, или завод-производитель Продавца (резидент РФ), осуществляющий, как минимум, сборку оборудования той или иной сложности на территории России и осуществляющий тех­ническое обслуживание, ремонт оборудования.

Таможенные платежи осу­ществляются прямым переводом денежных сумм покупателем на счет таможни по месту регистрации получателя. Перевод та­моженных платежей может быть осуществлен и через получате­ля или таможенного брокера, однако это более длительный спо­соб, с учетом того, что получатель и покупатель находятся в разных городах. В случае регистрации покупателя и получателя как участников ВЭД в одном городе такие проблемы не возни­кают.

Кроме того, существуют ограничения в том, на каких складах проводить импортную таможенную очистку для некоторых товаров. Мотивом подобных ограничений является «усиление таможенного контроля и упорядочение мест таможенного офор­мления товаров». В период с декабря 2001 г. по апрель 2002 г. выпуск отдельных товаров, поступающих в адрес получателей в Москве и Московской области, должен быть согласован между начальниками таможен Центрального таможенного управления, расположенных в Москве и Московской области, и Оперативным управлением ПК России. При этом получатель должен подать в данные таможенные органы не полные таможенные декларации (предварительные ПД) заранее, до фак­тического перемещения ввозимых товаров на таможенную террито­рию РФ.

Одновременно с подачей предвари­тельной ПД получатель должен представить платежные докумен­ты, подтверждающие факт уплаты причитающихся таможенных пла­тежей в отношении данных товаров. Затем получатель через своего экспедитора должен предоставить экземпляр предварительной ПД (копии) в приграничные таможенные органы пропуска товара. В слу­чае представления предварительной ПД, но при отсутствии в та­моженном органе, расположенном в пункте пропуска, информа­ции в электронном виде о ее принятии, данный таможенный орган запрашивает по оперативным каналам связи уполномоченный таможенный орган, принявший и зарегистрировавший предваритель­ную ПД, о подтверждении факта ее принятия. Уполномоченный таможенный орган должен направлять по оперативным каналам связи ответ на запрос в срок не более 1 часа с момента его получения.

Точный адрес доставки с указанием номера таможенного поста, лицензии на таможенный склад, маршрута транспортировки обыч­но не указывается в контракте и подтверждается официальным пись­мом по факсу, сообщением по электронной почте заранее, до пер­вой отгрузки, ввиду того, что эти данные могут измениться в период между подписанием контракта и отгрузкой товара.

При «тройственном» контракте необходимо исключить такие ошибки, как, например, ситуацию, когда контракт между про­давцом (нерезидентом) и покупателем (резидентом) заключает­ся на условиях CIP - Москва, а грузополучателем в контракте или в отдельном официальном письме от покупателя указывает­ся нерезидент, например, грузополучатель в Финляндии.

*Форс-мажор*

В ходе выполнения внешнеторгового контракта могут возник­нуть обстоятельства непреодолимой силы, такие, как стихийные бедствия, войны, гражданские волнения, пожары, наводнения, эпидемии, карантинные ограничения, забастовки персонала про­давца, запрещение импорта и экспорта, необычно неблагоприятные погодные условия, тайфуны, очень сильные землетрясения, извержения вулканов или другие обстоятельства, неподконтроль­ные сторонам контракта. Освидетельствование форс-мажорных об­стоятельств осуществляется Торгово-промышленной палатой РФ на основании письменного заявления одной из сторон внешне­торгового контракта и прилагаемых документов (заверенной ко­пии контракта, копий спецификаций, справке об объемах выпол­ненных обязательств по контракту, документов компетентных ор­ганов, подтверждающих факт форс-мажора, и, возможно, других документов по требованию ТПП). При положительном освидетель­ствовании ТПП выдает сертификат, подтверждающий форс-ма­жорные обстоятельства.

*Страхование грузов*

Окружающий вероятностный мир предопределяет развитие научных исследований в области новейших технологий, нелинейной динамики, теории вероятности, позволяющих минимизировать воздействие неблагоприятных вероятностных событий и прогнозировать те или иные явления, процессы. Страховые компании осуществляют страхование грузов, автотранспорта и судов. Страховое покрытие может распространяться на логистическую схему в целом, включая транзитную транспортировку через третьи страны и хранение на транзитном складе. Сумма страховой премии, которая оплачивается страховой компании за страхование грузов, зависит от стоимости номенклатуры, упаковки груза, маршрута, периода и способа перевозки и т.д. Данная сумма, как правило, составляет 0,1-0,5% от заявленной страховой суммы. Торгово-промышленные компании при продаже производят страхование грузов через свои страховые компании, при этом выигрывает и продавец – за счет возможных скидок на страхование, и покупатель, получающий дополнительную гарантию того, что страховая сумма будет возмещена без задержек и дополнительных бюрократических процедур.

*Проблемы, наиболее часто возникающие при прохождении таможенных формальностей*

Таможенная стоимость на ввозимый и вывозимый товар таможенные органы вправе потребовать подтверждения стоимо­сти товара. Под нормальной стоимостью понимается цена анало­гичного или непосредственно конкурирующего товара в стране производителя или экспортера при обычном ходе торговли таким товаром. Возможность требования подтверждения стоимости товара закреплена, в частности, в «В случаях, если отсутствуют данные об экспортной цене товара или возникли сомнения в отношении сведений о ней, либо если имеются основания предполагать наличие ограничительной деловой практики в форме сговора в отношении экспортной цены товара, экспортная цена товара может быть определена федераль­ным органом власти, указанным в статье 3 настоящего федерально­го закона, на основе всей имеющейся информации».

Стоимость товара по контракту, паспорту сделки и банковское подтверждение о валютном переводе по контракту могут оказаться недостаточными аргументами для подтверждения таможенной стоимости товара. На самом деле, существует множество естествен­ных рыночных факторов, обуславливающих цену товара ниже ми­ровых среднестатистических цен или цен в стране производителями экспортера. Такими факторами могут быть более низкая конку­рентная цена от производителя, предоставляемые скидки торговой фирмой-продавцом, производителем или субконтрактором (субпод­рядчиком), конкретной конфигурацией технологической системы и многие другие. Тем не менее, данные аргументы могут быть недоста­точными, и в этом случае можно предложить следующие варианты действий в разрешении спора по поводу цены:

 1. Подтвердить цену можно факсовой копией экспортной дек­ларации от продавца. В этом случае необходимо попросить продавца предоставить факсовую копию экспортной декларации из страны продавца. Стоимость, указанная в данной декларации, является дополни­тельным подтверждением стоимости товара.

2. Предоставить от продавца и покупателя письма, подтверждающие данную стоимость товара.

3. Направить письмо-запрос в таможенный отдел валютного контроля для подтверждения соответствия цены среднемиро­вым ценам на данный товар.

***4. Особенности условий поставки товаров в Россию****.*

Термины, определяющие условия поставки товаров, подробно, излагаются в Международных правилах толкования торговых тер­минов - Инкотермс 1990 и 2000. Применение некоторых условий поставки товаров по Инкотермс в России имеет свою специфику.

Поставка товаров на условиях DDP в Россию по контракту является в настоящее время условием с повышенным риском для продавца (нерезидента РФ). Данный риск вызван относительно сложным, с точки зрения иностранных компаний, процессом про­хождения таможенных процедур в России и тем, что трудно точно определить размер таможенных платежей заранее, до заключения контракта или до момента прохождения таможенной очистки ввиду относительно частых изменений в ставках ввозных (импортных) таможенных пошлин и ввиду того факта, что коды ТН ВЭД и соответственно, ставки ввозной пошлины для высокотехнологич­ного оборудования могут быть окончательно подтверждены толь­ко при прохождении импортной таможенной очистки.

Как правило, такой риск поставки берут на себя те продавцы, которые осуществляют поставку оборудования для проектов «под ключ» (turn-key projects), предполагающих поставку, монтаж и пуск оборудования в эксплуатацию продавцом, или же по контрактам, заключенным со своей дочерней компанией (резидентом РФ) в России.

Однако условия поставки DDP, или так называемые усло­вия «от двери до двери» (door-to-door basis), часто используются для некоммерческих поставок, так как в этом случае вышеуказанные факторы незначительны.

Условия Ex.Works (EXW) также приводят к большим затруд­нениям, так как покупатель-нерезидент обязан на свой страх и риск и за свой счет получить экспортные лицензии, разреше­ния, а также осуществить прохождение экспортных таможен­ных формальностей в стране продавца.

Напротив, российские дистрибьюторы (резиденты РФ) стре­мятся заключать контракты на закупку товара на условиях РСА, FOB с целью уменьшения расходов на перевозку.

*Порядок определения таможенной стоимости товара.*

Таможенная стоимость товара необходима для определения таможенных платежей или иных таможенных целей. Порядок определения таможенной стоимости товаров, ввозимых на тер­риторию РФ юридическими или физическими лицами, утвержден Постановлениями Правительства РФ. Данный порядок определения приведен в соответствии с об­щими принципами системы таможенной оценки Генерального соглашения о Тарифах и Торговле (General Agreement оп Tariff and Trade (GАТТ))

Определение таможенной стоимости производится путем последовательного применения следующих методов оценки:

1. по цене сделки с ввозимыми товарами
2. по цене сделки с идентичными товарами
3. по цене сделки с однородными товарами
4. вычитания стоимости
5. резервный метод

Основным методом определения таможенной стоимости яв­ляется оценка по цене сделки с ввозимыми товарами. В качестве базы для определения таможенной стоимости принимается цена сделки непос­редственно с ввозимыми товарами, подлежащими оценке. Под ценой сделки понимается как цена, фактически уп­лаченная, так и цена, подлежащая уплате за возимые товары. При использовании цены сделки для определения тамо­женной стоимости в нее включаются следующие расходы, если они не были ранее включены:

1. Расходы на транспортировку ввозимых товаров до места их таможенного оформления, в том числе расходы по погрузке, выгрузке, перегрузке и складированию товаров;

2. Расходы на страхование;

3. Расходы по выплате комиссионных и иных посреднических

вознаграждений;

4. Стоимость контейнеров в случаях, если в соответствии с То­варной номенклатурой внешнеэкономической деятельности они рассматриваются как единое целое с оцениваемыми товарами;

5. Стоимость упаковки, включая стоимость упаковочных ма­териалов и работ по упаковке» и т .д.

Таможенная стоимость вывозимых товаров определяется также в большинстве случаев на основе цены сделки с вывозимыми то­варами. Таможенная стоимость декларируется таможенному орга­ну РФ при перемещении товара через таможенную границу РФ.

*Таможенные режимы*

В соответствии с классификатором процедуры перемещения то­варов через таможенную границу Российской Федерации, существуют следующие таможенные режимы. Основные режимы мы опишем в данной работе:

*Экспорт* - таможенный режим, при котором товары выво­зятся за пределы таможенной территории РФ без обязательства о ввозе их на эту территорию.

*Реэкспорт* - таможенный режим, при котором иностранные товары вывозятся с таможенной территории РФ без взимания или с возвратом ввозных таможенных пошлин и налогов и без применения к товарам мер экономической политики.

*Временный ввоз (вывоз)* - таможенный режим, при котором пользование товарами на таможенной территории РФ или за ее пределами допускается с полным или частичным освобождени­ем от таможенных пошлин, налогов и без применения мер эко­номической политики. Временно ввозимые (вывозимые) това­ры подлежат возврату в неизменном состоянии, кроме измене­ний вследствие естественного износа либо убыли при нормаль­ных условиях транспортировки и хранения.

*Выпуск для свободного обращения* - таможенный режим, при котором ввозимые на таможенную территорию РФ товары остаются постоянно на этой территории без обязательства об их вывозе с этой территории.

*Реимпорт* – таможенный режим, при котором российские товары, вывезенные с таможенной территории РФ в соответствии с таможенным режимом экспорта, ввозятся обратно в установленные сроки без взимания таможенных пошлин, налогов, а так же без применения к товарам мер экономической политики.

*Свободная таможенная зона и свободный склад* - таможенные режимы, при которых иностранные товары размещаются и используются в соответствующих территориальных границах или помещениях (местах) без взимания таможенных пошлин, на­логов, а также без применения к указанным товарам мер эко­номической политики, а российские товары размещаются и используются на условиях, применяемых к вывозу в соответ­ствии с таможенным режимом экспорта, в порядке, определя­емом Таможенным кодексом РФ.

*Магазин беспошлинной торговли* - таможенный режим, при котором товары реализуются под таможенным контролем на та­моженной территории РФ (в аэропортах, портах, открытых для международного сообщения, и иных местах, определяемых тамо­женными органами РФ) без взимания таможенных пошлин, на­логов и без применения к товарам мер экономической политики.

*Таможенный склад* - таможенный режим, при котором вве­зенные товары хранятся под таможенным контролем без взима­ния таможенных пошлин, налогов и без применения к товарам мер экономической политики в период хранения, а товары, пред­назначенные для вывоза в соответствии с таможенным режимом экспорта, хранятся под таможенным контролем с предоставле­нием льгот, предусмотренных Таможенным кодексом РФ.

*Транзит* – таможенный режим, при котором товары перемещаются под таможенным контролем между двумя таможенными органами РФ, в том числе через территорию иностранного государства, без взимания таможенных пошлин, налогов и без применения мер экономической политики.

***5. Расчет таможенных платежей***

*Расчет общей суммы таможенных платежей* при импортной таможенной очистке при выпуске в свободное обращение про­изводится следующим образом:

С= Сп +Са +Сндс

где С - общая сумма таможенных платежей; Сп - сумма в раз­мере ввозной (импортной) пошлины для товаров, облагаемых ввозными таможенными пошлинами, (в долл. США); Са - сум­ма в размере начисленного акциза для подакцизных товаров, т.е. для товаров, облагаемых акцизами, (в долл. США); Сндс - сумма налога на добавленную стоимость (НДС) (в долл. США).

*Расчет суммы таможенных платежей* и ее пересчет в доллары США производится, исходя из ставок таможенных платежей и курсов иностранных валют к доллару США, действующих на день принятия грузовой таможенной декларации. Уплата тамо­женных платежей производится в иностранной валюте или в валюте РФ (в руб.), исходя из курса иностранных валют на день фактической уплаты таможенных платежей.

*Расчет ввозной пошлины* (формула расчета для товаров, в от­ношении которых установлены адвалорные (в процентах) ставки пошлин):

Сп = Ст(П) \* Стов

где Стов - таможенная стоимость ввозимого товара (в долл. США); Ст(П) - ставка ввозной пошлины в процентах от таможенной стоимости либо в евро.

*Расчет акциза*(формула расчета для подакцизных товаров, в отношении которых установлены адвалорные (в процентах) став­ки акциза):

Са = Ст (А) \* Стов

где Стов - таможенная стоимость ввозимого товара (в долл. США); Ст (А) - ставка акциза в про центах от таможенной стоимости либо в евро.

*Расчет НДС*

Сндс = Ст (НДС) \* (Стов+Сп+Са) = 20\*(Стов+Сп+Са)/100 (в долл. США)

 Где Ст (НДС) - ставка НДС, составляющая 20% .

В случае товаров, не облагаемых ввозными пошлинами и/или акцизами, Сп= О и/или Са = 0.

Кроме того, за прохождение таможенных процедур необходимо оплатить таможенный сбор Ссб = 0,1% от таможенной стоимости товаров в валюте РФ и дополнительно в размере 0,05% от таможенной стоимости товаров в иностранной валюте или возможно произвести суммарную оплату в размере 0,15% в иностранной валюте.

***6. Методы государственного регулирования внешнеторговой деятельности.***

Ограничения в экспорте и импорте приводят к тому, что экономическая система как динамическая система теряет те сте­пени экономической свободы, которые могли бы положитель­но влиять на ее эволюцию и взаимодействие с мировой эконо­мической системой. Вследствие игнорирования эволюционных законов, экономическая система может стать относительно зак­рытой и изолированной от внешнего рынка. Тем не менее, ог­раничения в экспорте и импорте неминуемы в условиях совре­менной мировой экономической системы, необходимости обес­печения экономической безопасности и национальных интере­сов, что приводит к необходимости поиска компромисса между вынужденными ограничениями и объективными эволюционны­ми законами.

Таможенно-тарифное регулирование посредством установления импортных и экспортных таможенных по­шлин, утверждаемых постановлениями Правительства РФ и за­тем соответствующими приказами ГТК РФ

Нетарифное регулирование: количественные ограничения экспорта и

импорта могут вводиться в исключительных случаях Правительством РФ в целях:

1. Обеспечения национальной безопасности РФ
2. Выполнения международных обязательств РФ с учетом состояния на внутреннем товарном рынке
3. Защита внутреннего рынка РФ

Финансовые потоки, связанные с товарными потоками во внешнеторговой деятельности, подлежат контролированию. В связи с укреплением государственного валютного контроля импортер обязан обеспечить ввоз в РФ товара, эквивалентного по стоимости уплаченным за него денежным средствам в иностранной валюте, а в случае недопоставки товара – возврат указанных средств, ранее переведенных по импортному контракту иностранной стороне в сроки, установленные контрактом, но не позднее 90 дней.

Транспортная компания или перевозчик может обладать лицензией таможенного перевозчика, что расширяет возможности по оказанию логистических услуг для клиентов. Для перевозки внешнеэкономических грузов в РФ могут использоваться таможенные перевозчики, обладающие правами юридического лица и на основании лицензии ГТК РФ имеющие право осуществлять перевозки при ввозе и вывозе внешнеторговых грузов под таможенным контролем.

**Заключение.**

Процесс глобализации мировой экономики вызывает количественный и качественный рост товарных, информационных, финансовых потоков в экономическом пространстве. В этих экономических условиях своевременная доставка информации или товаров является существенным фактором.

Либерализация внешнеэкономической деятельности, уменьшение тарифных и нетарифных ограничений, упрощение таможенных, экспортно-импортных процедур приводят к снижению экономических барьеров, появлению новых степеней экономической свободы, к большей открытости экономической системы по отношению к мировой экономике и, как следствие, к динамичному развитию этой системы.

В основе экономической стратегии во внешнеторговой деятельности должны лежать следующие основные действия: создание открытых экономических систем, включая логистические; совершенствование методов государственного регулирования внешнеторговой деятельности; уменьшение тарифных и нетарифных ограничений; снижение налогов до оптимального минимума; упрощение таможенных, экспортно-импортных процедур с одновременной их компьютеризацией; создание ясного, четко сформулированного законодательства, исключающего взаимопротиворечащие законодательные акты.

 При разработке экономической стратегии необходимо также учесть тот факт, что логистические структуры (логистические фирмы, ассоциации и т.п.) играют незаменимую роль в качестве основных носителей товаров и информации во внешнеторговой деятельности мировом экономическом пространстве.

**Список использованной литературы:**

1. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе: Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2001. – (Серия «Высшее образование»).
2. Сергеев В.И. Логистика: Учебное пособие. – СПб.: СПбГИЭА, 1995.
3. Транспортная логистика: Учебное пособие/Под ред. Л.Б. Миротина. – М.: МГАДИ (ТУ). 1996.

Кретов И.И, Садченко К.В.: Логистика во Внешнеторговой деятельности. – М.: Дело и Сервис, 2003

Чекмарева Г.И.: Основы таможенного дела. – М.: Издательский центр «Март», 2003